Gesetz-Sammlung
für die
Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 12.

(Nr. 4367.) Allerhöchster Erlaß vom 12. Februar 1856., betreffend die Verleihung der fiskalischen Vorrechte für den Bau und die Unterhaltung der Chaussee von Fraustadt bis zur Bomster Kreisgrenze in der Richtung auf Wollstein.

Nachdem Ich durch Meinen Erlaß vom heutigen Tage den von dem Kreise Fraustadt, im Regierungsbezirk Posen, beabsichtigten chausseemäßigen Ausbau der Straße von Fraustadt bis zur Bomster Kreisgrenze in der Richtung auf Wollstein genehmigt habe, bestimme Ich hierdurch, daß das Expropriationsrecht für die zu der Chaussee erforderlichen Grundstücke, imgleichen das Recht zur Entnahme der Chausseebau- und Unterhaltungs-Materialien, nach Maaßgabe der für die Staats-Chausseen bestehenden Vorschriften, auf diese Straße zur Anwendung kommen sollen. Zugleich will Ich dem Kreise Fraustadt gegen Uebernahme der künftigen chausseemäßigen Unterhaltung der Straße das Recht zur Erhebung des Chausseegeldes nach den Bestimmungen des für die Staats-Chausseen jedesmal geltenden Chausseegeld-Tarifs, einschließlich der in demselben enthaltenen Bestimmungen über die Befreiungen, sowie der sonstigen die Erhebung betreffenden zusätzlichen Vorschriften, verleihen. Auch sollen die dem Chausseegeld-Tarife vom 29. Februar 1840. angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizei-Vergehen auf die gedachte Straße zur Anwendung kommen.

Der gegenwärtige Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin, den 12. Februar 1856.

Friedrich Wilhelm.

v. d. Heydt. v. Bodelschwingh.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Finanzminister.

Ausgegeben zu Berlin den 29. März 1856.

(Nr. 4368.) Allerhöchster Erlaß vom 12. Februar 1856., betreffend die Verleihung der fiskalischen Vorrechte für den Bau und die Unterhaltung einer Chaussee von der Birnbaumer Kreisgrenze bei Rosenthal über Meseritz und Bentschen bis zur Bomster Kreisgrenze in der Richtung auf Wollstein.

Nachdem Ich durch Meinen Erlaß vom heutigen Tage den von dem Kreise Meseritz, im Regierungsbezirk Posen, beabsichtigten Bau einer Chaussee von der Birnbaumer Kreisgrenze bei Rosenthal über Meseritz und Bentschen bis zur Bomster Kreisgrenze in der Richtung auf Wollstein genehmigt habe, bestimme Ich hierdurch, daß das Expropriationsrecht für die zu der Chaussee erforderlichen Grundstücke, imgleichen das Recht zur Entnahme der Chausseebau- und Unterhaltungs-Materialien, nach Maaßgabe der für die Staats-Chausseen bestehenden Vorschriften, auf diese Straße zur Anwendung kommen sollen. Zugleich will Ich dem Kreise Meseritz gegen Uebernahme der künftigen chausseemäßigen Unterhaltung der Straße das Recht zur Erhebung des Chausseegeldes nach den Bestimmungen des für die Staats-Chausseen jedesmal geltenden Chausseegeld-Tarifs, einschließlich der in demselben enthaltenen Bestimmungen über die Befreiungen, sowie der sonstigen die Erhebung betreffenden zusätzlichen Vorschriften, verleihen. Auch sollen die dem Chausseegeld-Tarife vom 29. Februar 1840. angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizei-Vergehen auf die gedachte Straße zur Anwendung kommen.

Der gegenwärtige Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Berlin, den 12. Februar 1856.

Friedrich Wilhelm.

v. d. Heydt. v. Bodelschwingh.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Finanzminister.

(Nr. 4369.) Allerhöchste Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend die Erweiterungen des Rheinischen Eisenbahnunternehmens. Vom 5. März 1856.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen &c. &c.

Nachdem die Rheinische Eisenbahngesellschaft in der Generalversammlung vom 14. Dezember 1855. den Beschluß gefaßt hat, ihr Unternehmen auf den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Crefeld nach Nymwegen, einer Verbin-

bindungsbahn um und durch die Stadt Cöln, einer Eisenbahn von Rolandseck nach Bingen, sowie der früher bereits von Uns konzessionirten, aber nicht zur Ausführung gelangten Eisenbahn von Düren nach Schleiden (Gesetz-Sammlung für 1853., S. 185—211.) auszudehnen, auch die unterm 6. Juli 1840. konzessionirte Bonn-Cölner und die unterm 30. Juli 1853. konzessionirte Cöln-Crefelder Eisenbahn mit dem Rheinischen Eisenbahnunternehmen zu vereinigen, wollen Wir zu dieser Ausdehnung des Unternehmens der Rheinischen Eisenbahngesellschaft und der entsprechenden Erhöhung ihres Grundkapitals um den Betrag von vier und zwanzig Millionen Thaler unter den in dem anliegenden Nachtrage zu den Statuten der Rheinischen Eisenbahngesellschaft enthaltenen Bedingungen, vorbehaltlich Unserer weiteren Bestimmung wegen demnächstiger Abtretung des dem Staate zustehenden Betriebes der Cöln-Crefelder Eisenbahn an die oben gedachte Gesellschaft, hiedurch Unsere landesherrliche Genehmigung mit der Maaßgabe ertheilen, daß die Rheinische Eisenbahngesellschaft verpflichtet ist, die Kosten für die etwa nöthig werdenden Abänderungen der Festungs-Anlagen bei Cöln, sowie für die Herstellung der nothwendigen fortifikatorischen Anlagen bei Coblenz, in Ermangelung einer diesfälligen Vereinbarung, nach Unserer Bestimmung zu tragen, und daß die mit den bezüglichen auswärtigen Regierungen abzuschließenden Staatsverträge für die Rheinische Eisenbahngesellschaft, soweit es sie betrifft, verbindlich sein sollen.

Indem Wir demgemäß den oben gedachten Nachtrag hiemit bestätigen, bestimmen Wir zugleich, daß, soweit nicht in diesem Nachtrage besondere Festsetzungen getroffen worden, die Statuten der Rheinischen Eisenbahngesellschaft und die in dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838. ergangenen allgemeinen Vorschriften, namentlich diejenigen über die Expropriation, sowie das Gesetz, die von den Eisenbahnen zu entrichtende Abgabe betreffend, vom 30. Mai 1853., auch auf die Eingangs bezeichneten Unternehmungen Anwendung finden sollen.

Die gegenwärtige Genehmigungs- und Bestätigungs-Urkunde ist mit dem Nachtrage zu den Statuten durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Charlottenburg, den 5. März 1856.

(L. S.) **Friedrich Wilhelm.**

v. d. Heydt. Simons.

Nachtrag
zu den Statuten der Rheinischen Eisenbahngesellschaft.

§. 1.

Das in den §§. 1. und 3. der Statuten bezeichnete Unternehmen der Rheinischen Eisenbahngesellschaft soll unter den in den §§. 2. bis 18. dieses Nachtrages bestimmten Bedingungen und Maaßgaben auf die darin bezeichneten Unternehmungen ausgedehnt werden.

§. 2.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft übernimmt für ihre Rechnung den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Crefeld nach Nymwegen zum Anschluß an die Cöln-Crefelder Eisenbahn, ferner den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rolandseck über Coblenz nach Bingen zum Anschluß an die nach Mainz projektirte Eisenbahn, sowie den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Düren nach Schleiden.

§. 3.

Dieselbe bringt ihre jetzt bestehende Eisenbahn und die Cöln-Bingener Bahn durch eine um die Stadt Cöln zu führende Verbindungsbahn in unmittelbaren Schienenzusammenhang, und baut außerdem eine Verbindungsbahn durch die Stadt Cöln von der zuerst gedachten Verbindungsbahn bis zu der im Bau befindlichen festen Rheinbrücke, Behufs der unmittelbaren Schienen-Verbindung der in Cöln und Deutz mündenden links- und rechtsrheinischen Eisenbahnen.

§. 4.

Die vorstehend in §§. 2. und 3. genannten Bahnen sollen, mit Ausnahme der Düren-Schleidener, sofort nach Ertheilung der landesherrlichen Konzession und nach Maaßgabe der beschafften Geldmittel (siehe §. 9.) in Angriff genommen und in thunlichst kurzer Zeit fertig gestellt werden. Die Düren-Schleidener Eisenbahn soll spätestens vier Jahre nach Ertheilung der Konzession in Angriff genommen und spätestens innerhalb sechs Jahren, von Ertheilung der Konzession an gerechnet, vollendet werden. Kann diese Bahn durch andere Unternehmer in kürzerer Frist hergestellt werden, so verzichtet die Rheinische Eisenbahngesellschaft ihrerseits auf die Konzession, sofern sie die Ausführung nicht selbst sofort in Angriff zu nehmen vorzieht.

§. 5.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft erwirbt die Cöln-Crefelder und die

Bonn-

Bonn-Cölner Eisenbahn, welche beiden Bahnen künftig einen integrirenden Theil der Rheinischen Eisenbahn bilden werden, nach Maaßgabe der mit der Cöln-Crefelder Eisenbahngesellschaft unter Zustimmung des Staates zu treffenden besonderen Uebereinkunft, beziehungsweise nach den Bestimmungen, welche der §. 3. des zweiten Nachtrages zu dem Statute der Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft (Gesetz-Sammlung für 1854. S. 473.) enthält.

§. 6.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft ist auf Verlangen des Staates verpflichtet, eine feste, für den Eisenbahnverkehr und den gewöhnlichen Landverkehr einzurichtende Brücke über den Rhein bei Coblenz zu bauen und diesen Bau in Angriff zu nehmen, sobald die im §. 7. bezeichnete Lahnbahn in Angriff genommen und deren Ausführung sichergestellt sein wird, und sobald die jetzt bestehende Rheinische Bahn und die in §§. 2. 3. 5. bezeichneten Erweiterungen derselben in einem Betriebsjahre einen Reinertrag von $5\frac{1}{2}$ Prozent aufgebracht haben werden.

Die Gesellschaft übernimmt die eben gedachte Verpflichtung unter der Voraussetzung, daß ihr sämmtliche Einnahmen von der Brücke zufließen, und daß der von der Staatsregierung unter thunlichster Berücksichtigung der Anträge der Gesellschaft festzustellende Brückengeld-Tarif ohne Zustimmung der Gesellschaft keinenfalls niedriger, als der Tarif für die feste Rheinbrücke bei Cöln, normirt werde.

§. 7.

Wenn die Königlich Preußische und die Herzoglich Nassauische Regierung sich darüber verständigen, der Rheinischen Eisenbahngesellschaft den Bau und Betrieb einer Lahnbahn von Ehrenbreitstein bis Wetzlar zum Anschlusse an die Deutz-Gießener Eisenbahn zu übertragen, so ist die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft auf Erfordern der Königlich Preußischen Regierung verpflichtet, den Bau und Betrieb dieser Bahn unter der Bedingung, daß ihr für das Anlagekapital eine vierprozentige Zinsgarantie gewährt wird, zu übernehmen. Sollte die Herzoglich Nassauische Regierung die in ihrem Gebiete liegende Bahnstrecke für Staatsrechnung ausführen oder einem anderen Unternehmer übertragen, so hat die Rheinische Eisenbahngesellschaft die Verpflichtung, auf Erfordern der Königlich Preußischen Regierung auch bloß die im Preußischen Gebiete belegenen Bahnstrecken allein, gegen eine Zinsgarantie von vier Prozent des Anlagekapitals, zur Ausführung zu bringen.

§. 8.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft ist berechtigt, unter Zustimmung der betheiligten Staatsregierungen die Cöln-Bingener Eisenbahn von Bingen bis Mainz und von Mainz bis Aschaffenburg weiter zu führen, resp. das Unternehmen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft mit dem ihrigen zu verschmelzen.

§. 9.

§. 9.

Behufs der Ausführung der in §§. 2. bis 5. bezeichneten Unternehmungen wird das Grundkapital der Gesellschaft vorläufig um die Summe von vier und zwanzig Millionen Thalern erhöht.

Von dem zur Ausführung der Eisenbahnen von Crefeld nach Nymwegen, von Rolandseck nach Bingen und der Verbindungsbahnen um und durch die Stadt Cöln nöthigen Betrage sollen mindestens sieben Millionen Thaler in neuen Stammaktien der Rheinischen Eisenbahngesellschaft emittirt werden. Das weiter erforderliche Kapital soll entweder durch fernere Emission von Aktien, oder durch Emission von Obligationen beschafft werden. Die zunächst neu zu emittirenden Aktien zum Betrage von sieben Millionen Thalern nehmen erst vom 1. Januar des auf die Eröffnung der Bahn von Cöln bis Bingen folgenden Jahres an der, aus dem Ueberschusse des Gesammtbetriebes sich statutenmäßig ergebenden Dividende mit den alten Aktien gleichmäßig Theil. Bis zu diesem Zeitpunkte werden sowohl die Raten- als die Vollzahlungen mit fünf Prozent aus dem Baufonds verzinset und die Ueberschüsse aus dem Betriebe der neu gebauten Strecken dem Baufonds überwiesen.

Der Zeitpunkt, von welchem ab die etwa später noch zu emittirenden Aktien an der Dividende Theil nehmen, wird bei Emission von der Gesellschaft unter Zustimmung des Handelsministers bestimmt werden.

Die neu zu kreirenden Aktien üben erst Stimmrecht in den Generalversammlungen, wenn sie voll eingezahlt sind.

§. 10.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft ist ermächtigt, successive oder auf einmal die von ihr bereits ausgegebenen Ein und eine Viertel Million Thaler vierprozentige Prioritäts-Stammaktien, sowie die von ihr gemäß §. 5. dieses Nachtrags noch zu emittirenden fünf und ein halbprozentigen Prioritäts-Stammaktien, unter Zustimmung der Inhaber, in Stammaktien umzuwandeln, wie auch jene Prioritäts-Stammaktien durch Kauf zu erwerben und dagegen Stammaktien zu emittiren.

§. 11.

Der Fahrplan der neu auszuführenden resp. zu erwerbenden Eisenbahnen unterliegt der Genehmigung und resp. Abänderung des Handelsministers. Auf die Düren-Schleidener Zweigbahn findet jedoch diese Bestimmung erst dann Anwendung, wenn dieselbe nach Trier fortgeführt sein wird. Bis dahin bewendet es bei den desfallsigen gesetzlichen Vorschriften.

§. 12.

Der jetzige Tarif der Rheinischen Eisenbahngesellschaft darf für die jetzt bestehende Rheinische Bahn ohne Genehmigung des Handelsministers nicht erhöhet

höhet werden. Für die neu auszuführenden resp. zu erwerbenden Eisenbahnen sollen die gegenwärtig bestehenden Tarife der Cöln-Mindener Eisenbahn in der Art als Maximaltarif gelten, daß jede Erhöhung der Genehmigung des Handelsministers unterliegt, innerhalb der Maximalsätze jedoch allgemein gültige Modifikationen ohne Genehmigung des Handelsministers der Gesellschaft vorbehalten bleiben, wogegen weder Differenzialtarife zu Gunsten einzelner Personen oder Orte eingeführt, noch die Sätze so gestellt werden dürfen, daß die Gesammtfracht eines Transports für größere Entfernungen geringer ist, als für kleinere.

Der Tarif für die Düren-Schleidener Eisenbahn unterliegt diesen Bestimmungen erst von dem Zeitpunkte der Weiterführung dieser Bahn nach Trier.

Der Tarif für die im §. 3. gedachte Verbindungsbahn durch die Stadt Cöln wird auf den Antrag der Direktion so normirt werden, daß voraussichtlich aus dem Betriebe derselben eine Reineinnahme bis zur Höhe von mindestens fünf Prozent des auf den Bau dieser Verbindungsbahn von Seiten der Rheinischen Eisenbahngesellschaft verwandten Kapitals erzielt wird. Die Rein-Einnahme wird berechnet aus der Bruttoeinnahme nach Abzug von funfzig Prozent für Betriebskosten.

§. 13.

In Betreff der Militairtransporte finden die in der Gesetz-Sammlung für 1843. S. 373. abgedruckten Vorschriften Anwendung.

§. 14.

Die Gesellschaft unterwirft sich den Anordnungen, welche wegen polizeilicher Beaufsichtigung der bei dem Eisenbahnbau beschäftigten Arbeiter getroffen werden, und trägt die durch diese Anordnungen und durch Bestellung des polizeilichen Aufsichtspersonals entstehenden Kosten.

§. 15.

Im Fall der Unzulänglichkeit der Beiträge der Arbeiter zu der bei dem Bau der Bahnen in Gemäßheit des §. 21. der Verordnung vom 21. Dezember 1846., die bei dem Bau von Eisenbahnen beschäftigten Handarbeiter betreffend (Gesetz-Sammlung für 1847. S. 21.), einzurichtenden Krankenkasse hat die Gesellschaft die erforderlichen Zuschüsse zu leisten.

§. 16.

Die im §. 36. des Gesetzes vom 3. November 1838. bezeichnete Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung von Postsachen und Postwagen begreift zugleich die unentgeltliche Mitbeförderung der begleitenden Postkondukteure und des expedirenden Postpersonals in jenen Wagen in sich.

§. 17.

Die Gesellschaft gestattet der Staats-Telegraphenverwaltung die Anlage

 eines

eines elektromagnetischen Staatstelegraphen auf den neuen Bahnen unter denselben Bedingungen, wie solche mit der Bonn-Cölner Eisenbahngesellschaft vereinbart sind.

§. 18.

Dieselbe ist verpflichtet, die Verbindungsbahnen um und durch die Stadt Cöln (§. 3.), ferner den Uebergang der Rolandseck-Bingener Bahn über die Mosel bei Coblenz und durch den Rayon der Festung Coblenz nach Maaßgabe der von dem Handelsminister und dem Kriegsminister zu treffenden Bestimmung und der, wegen Herstellung der nothwendigen fortifikatorischen Anlagen bei Coblenz zu treffenden Vereinbarung mit der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft auszuführen.

(Nr. 4370.) Allerhöchster Erlaß vom 19. März 1856., betreffend die Einsetzung einer Behörde unter der Firma: „Königliche Kommission für den Bau der Kreuz-Cüstrin-Frankfurter Eisenbahn“ mit dem Sitze in Frankfurt a. d. O.

Auf Ihren Antrag vom 11. März d. J. ermächtige Ich Sie, die Vorbereitungen zur Ausführung und demnächst auch die Ausführung des Baues der Eisenbahn von Kreuz über Cüstrin nach Frankfurt einer besonderen Kommission zu übertragen, welche in Frankfurt a. d. O. ihren Sitz nehmen und unter der Firma: „Königliche Kommission für den Bau der Kreuz-Cüstrin-Frankfurter Eisenbahn“ innerhalb des ihr zugewiesenen Geschäftskreises für die Dauer ihres Bestandes alle Rechte und Pflichten einer öffentlichen Behörde haben soll.

Dieser Mein gegenwärtiger Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung bekannt zu machen.

Charlottenburg, den 19. März 1856.

Friedrich Wilhelm.

v. d. Heydt.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei.
(Rudolph Decker.)